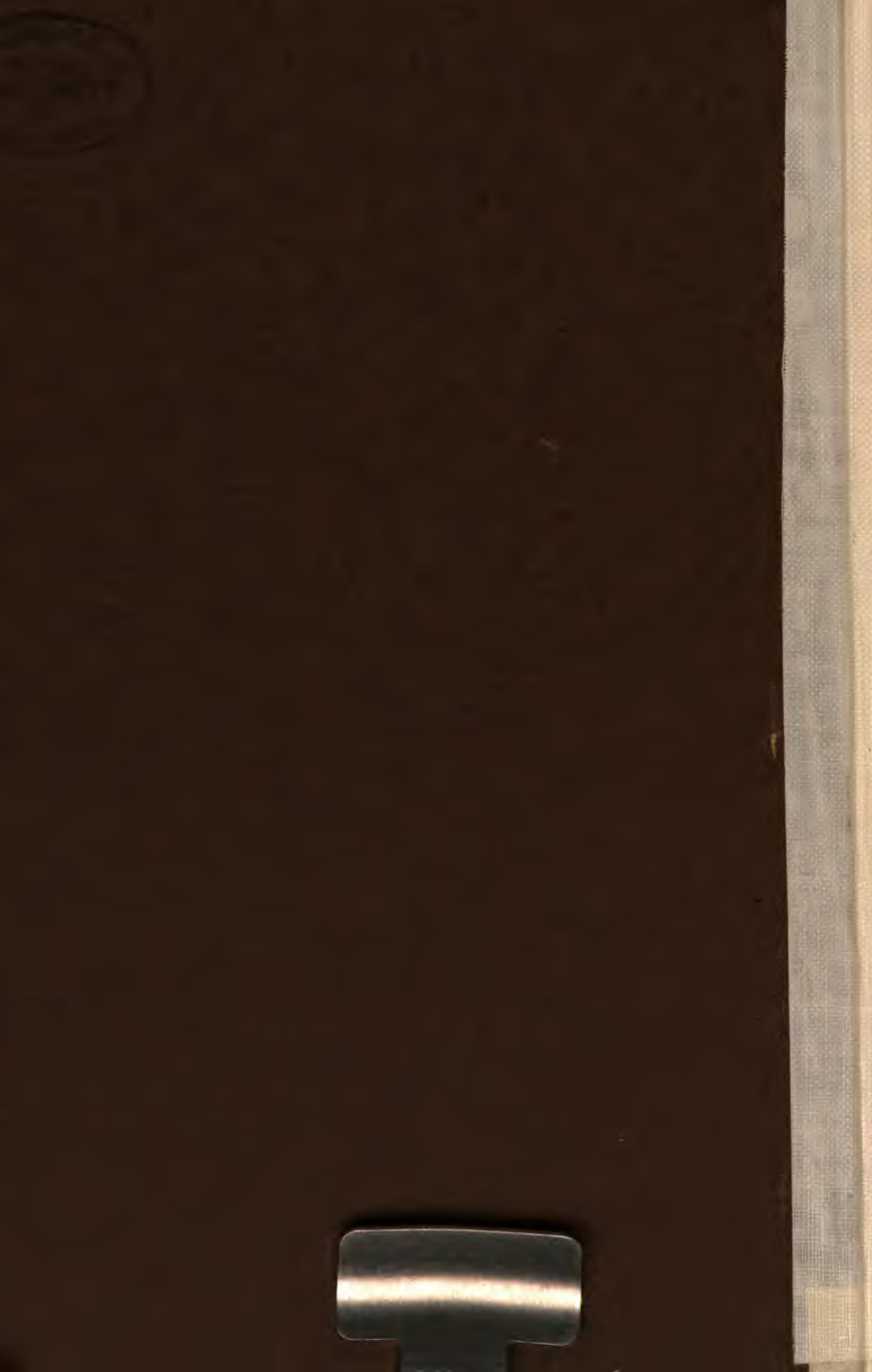

UC-NRLF
$B 72 173



Russia, Japan

МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ЛОЦІИ ВОСТОЧНАГО ОКЕАНА.

Исправленія и дополненія къ описанію береговъ

КВАНТУНГСКАГО ПОЛУОСТРОВА

изданному Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ М. М. въ 1899 году.

Составилъ К. Ф. Ш. Подполковникъ **Клыковъ**.

Издано Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ М. М. въ 1902 году.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1902.

Vicinity of Port Arthur and Yalu River

Печатано по распоряженію Главнаго Гидрографическаго Управленія.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

А.

Б.

В.

Г.

Д.

Е.

Ж.

И.

I.

К.

Л.

М.

Н.

О.

П.

Р.

С.

Т.

У.

Х.

Ц.

Ч.

Ш.

Э.

Я.

ЖЕЛТОЕ МОРЕ—N-ЫЙ ЕГО БЕРЕГЪ.

I.

Наставленіе для плаванія въ устье рѣки Ялу *).

(Отъ устья до города Саходза).

Прибавленіе къ описанію береговъ Квантунгскаго полуострова, изданному Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ Морского Министерства въ 1899 г.

По донесенію Начальника Гидрографической экспедиціи Восточнаго океана Корпуса Флотск. Штурм. Подполковника Жданко.

Румбы истинные, глубины въ малую воду.

Фарватеръ, ведущій съ моря въ устье рѣки Ялу, имѣетъ длину $8^1/_2$ миль; глубины на немъ преимущественно отъ 14 до 17 футъ, наименьшая же глубина—12 футъ; грунтъ на первыхъ двухъ третяхъ фарватера (считая съ моря)—илъ, а на послѣдней трети—песокъ; высота прилива: 20 футъ въ сизигіи и 12 футъ въ квадратуры; прикладной часъ равенъ $9^3/_4$ часамъ.

---

*) Ялу есть названіе рѣки оффиціальное; мѣстные же жители называютъ её «Саходза», что значитъ рѣка «Песчаная». Рѣка эта есть пограничная рѣка между Кореей и Китаемъ, въ NW-ой части перваго изъ этихъ государствъ.

Описаніе относится къ картѣ за № 596, изданія 1902г., въ масштабѣ 2 мили въ дюймѣ. *М. Клыковъ.*

За начало фарватера слѣдуетъ считать точку въ широтѣ 39° 43′ N и долготѣ 124° 1′ O-й отъ Гринвича. Глубина тутъ 17 футъ, грунтъ илъ.

Эта точка находится какъ разъ на меридіанѣ островка Хулонсана, въ разстояніи отъ него ровно $6^1/_2$ миль къ югу.

Плаваніе въ устье рѣки надо начинать именно съ этой точки, и такъ какъ къ SO-у и O-у отъ нея идутъ малыя глубины, то подходить къ ней надо непремѣнно отъ SW-а.

Лучше всего, идя съ моря, расположить свои курсы такъ, чтобы придти сперва въ точку въ широтѣ 39° 40′ и долготѣ 123° 53′, и отсюда лечь на NO $47^1/_2$°. До начала фарватера останется пройти этимъ курсомъ ровно $4^1/_2$ мили; тутъ поставлена входная бочка (бѣлая съ красной поперечной полосой по срединѣ).

Тому, кто идетъ въ устье Ялу въ первый разъ, совѣтуется, придя на начало фарватера, стать на якорь, чтобы хорошенько ознакомиться съ примѣтными пунктами, по которымъ придется опредѣляться въ дальнѣйшемъ плаваніи.

Въ особенности же надо хорошо распознать слѣдующіе пункты: островъ Талудао или Талюда *), гору Дагушанъ, гору Хунгузъ, островокъ Хулонсанъ, мысъ Сяотсе **) и островокъ Чандздао Малый.

Чтобы легче распознать эти пункты прилагается видъ берега, зарисованный именно съ точки начала фарватера.

Выждавъ на якорѣ малую воду ***), можно съ началомъ прилива, если погода тихая и ясная, идти въ рѣку.

Направленіе фарватера NO $47^1/_2$° безъ всякихъ изгибовъ, и курсъ этотъ направляется какъ разъ по срединѣ между островомъ «Чандздао Малый» и горою Сѣдло, лежащею на правомъ берегу Ялу и замѣтною отъ самаго начала фарватера въ видѣ

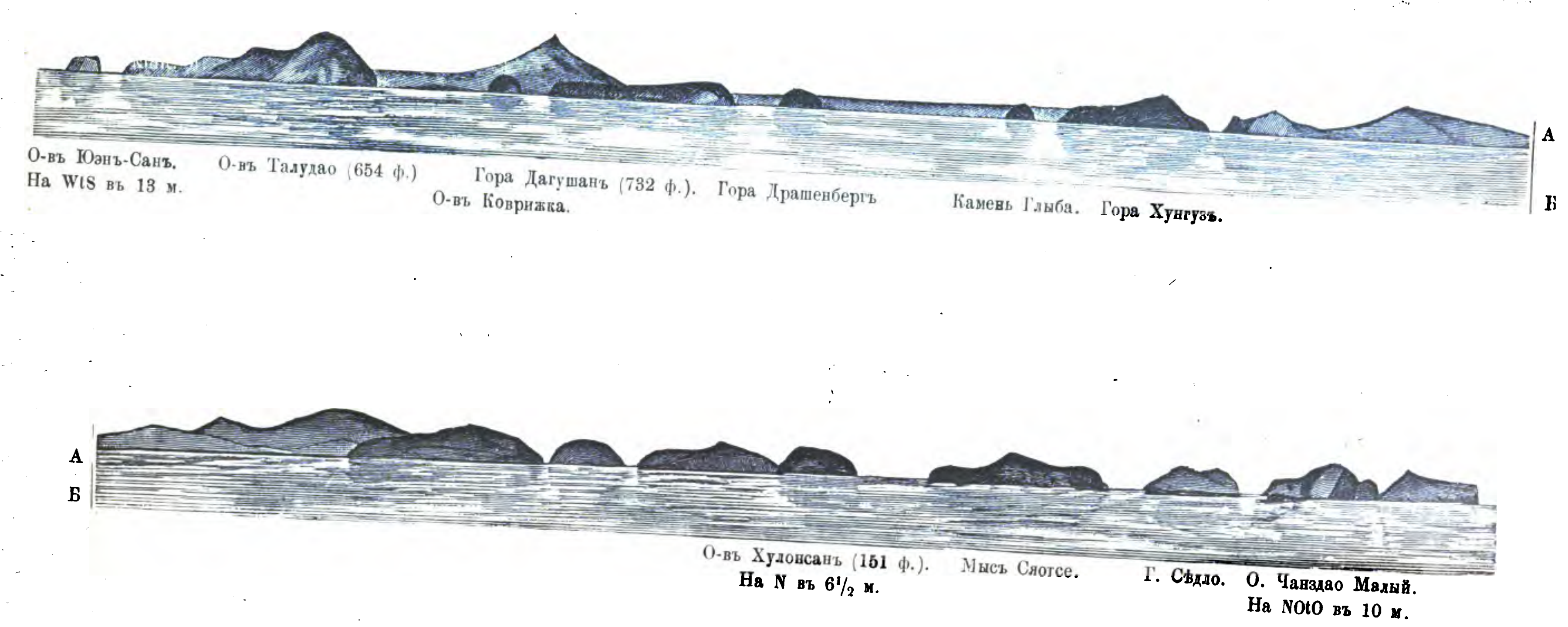
---

*) Островъ Талудао, высотою 650 футъ, открывается въ ясную погоду, при подходѣ съ юга, первымъ, миль за 30, затѣмъ открывается гора Дагушанъ, высотою 730 футъ, расположенная далеко отъ берега. *Подп. Жданко.*

**) М. Сяотсе, ближайшій мысъ къ о-ву Хулонсанъ, на правомъ берегу устья. къ N-ду отъ о-ва Хулонсанъ. *М. Клыковъ.*

***) Въ это время съ марса хорошо можно видѣть осыхающія отмели, между которыми идетъ фарватеръ въ рѣку Ялу. *Подп. Жданко.*

Входъ въ рѣку Ялу: отъ входной бочки.



какъ бы островка сѣдлообразной формы. Отъ точки начала фарватера островъ «Чандздао Малый» будетъ ровно на $8^1/_2°$ правѣе курса, а гора Сѣдло настолько же лѣвѣе.

Начиная отъ входной бочки и до якорнаго мѣста въ устьѣ Ялу поставлено 5 бѣлыхъ бочекъ въ разстояніи одна отъ другой около $1^3/_4$ мили, такъ что съ мостика судна легко видѣть не только ближайшую бочку, но и слѣдующую за ней.

Если бы этихъ бочекъ и не было, то путь по фарватеру не представитъ всетаки особыхъ затрудненій, такъ какъ фарватеръ, какъ уже сказано, совершенно прямой.

И такъ, идя на NO $47^1/_2°$ и опредѣляясь возможно часто пеленгами указанныхъ пунктовъ, дойдемъ до *первой* якорной стоянки (стоянка А), до которой отъ начала фарватера ровно $8^1/_2$ миль. Тутъ поставлена бѣлая бочка № 4 (*).

Къ сѣверу отъ бочки, въ разстояніи $^1/_2$ мили, поставлена бѣлая бочка № 5.

Между этими двумя бочками и находится якорная стоянка А.

Мѣстные лоцмана (не коронные) обыкновенно выѣзжаютъ встрѣчать проходящія суда, но если бы лоцманъ не выѣхалъ, то можно послать за нимъ въ городъ Татункоу. Лоцманъ Ванъ-Фу-Винъ, между прочимъ служащій въ таможнѣ, отлично знаетъ и фарватеръ и самую рѣку на 45 верстъ вверхъ до города Саходза. Если ему самому нельзя выѣхать, онъ можетъ рекомендовать другого лоцмана. За проводъ транспорта «Ермакъ» по фарватеру до стоянки А въ 1901 году Ван-Фу-Винъ взялъ всего 3 рубля.

Хотя площадь стоянки А, стѣсненной осыхающими мелями, не велика (длина ея 400 саж., шир. 150 саж.), но тутъ всегда останавливаются пароходы, поддерживающіе ежедневное правильное сообщеніе между Ялу и портомъ Чифу, такъ какъ отсюда ближе всего до города Татункоу ($5^3/_4$ мили до таможни).

Тутъ въ 1901 году свободно стояли, и при томъ не фертоингъ, а на одномъ якорѣ, 4 судна: лодка «Бобръ», транспортъ «Ермакъ» и пароходы: «Shasi» (англійск.) и «Neisci

(*) Планъ стоянки А въ масштабѣ 100 саж. въ дюймѣ помѣщенъ на картѣ № 596.

*

Маги» (японск.). Глубина здѣсь отъ 16 до 18 футъ; грунтъ — песокъ.

Вторая якорная стоянка (стоянка В) находится отъ стоянки А на NO въ разстояніи одной мили и отдѣлена отъ нея узкой, осыхающей въ малую воду, отмелью.

Пройти съ первой стоянки (А) на эту вторую (В) можно только подъ проводкою лоцмана, такъ какъ путь этотъ ежегодно съ ледоходомъ мѣняется.

Въ крайности, если лоцмана нельзя было бы достать, слѣдуетъ въ малую воду обслѣдовать фарватеръ со шлюпокъ и поставить необходимыя вѣхи. Въ 1901 году фарватеръ со стоянки А на стоянку В шелъ такимъ образомъ: $^3/_4$ мили на SSO, $^1/_2$ мили на О и 1 милю на NtO. Наименьшая глубина на этомъ переходѣ была 7 футъ въ малую воду.

Стоянка В значительно обширнѣе стоянки А. Площадь имѣетъ въ длину 800 саж. и въ ширину 300 саж., глубина отъ 1 до 6 саженъ, грунтъ — песокъ (*).

Хотя стоянка эта и лучше первой, но обыкновенно ею не пользуются потому что: 1) переходъ въ нее затруднителенъ и непостояненъ и 2) отъ нея до города Татункоу дальше, чѣмъ со стоянки А, такъ какъ фарватеръ идетъ черезъ стоянку А.

Что касается до *третьей* якорной стоянки (стоянка С), то она находится отъ стоянки В прямо на сѣверъ въ разстояніи 3-хъ миль, подъ самымъ берегомъ острова Травяного, или Камышеваго.

Площадь этой третьей стоянки не велика: длина около $^1/_2$ мили, ширина около 100 саж., такъ что, если стоять тамъ, то надо имѣть якоря съ носа и кормы.

Фарватеръ, ведущій на нее со стоянки В, имѣетъ глубины отъ $2^1/_2$ до 5 саженъ. На самой же стоянкѣ С глубины отъ $4^1/_2$ до 5 саженъ, грунтъ — песокъ.

Этой стоянкой пользуются большія джонки, съ осадкой до 9 футъ, только для того, чтобы выждать погоду или попутное теченіе, а вообще всѣ морскія суда останавливаются на стоянкѣ А.

(*) Планъ стоянки В помѣщенъ на картѣ № 596, въ масштабѣ 200 саж. въ дюймѣ.

Такимъ образомъ, рейдомъ города Татункоу, слѣдуетъ считать стоянку А. Почтовые пароходы доходятъ тоже только до этой стоянки.

Защищенная почти со всѣхъ сторонъ, осыхающими въ малую воду отмелями и отдѣльными банками, стоянка А представляетъ хорошее якорное мѣсто для судовъ съ осадкою до 12 футъ, но имѣетъ два большихъ недостатка:

1) отъ нея очень далеко до города Татункоу (до таможни $5^3/_4$ мили), и

2) теченіе на ней весьма сильное, до $3^1/_2$ узловъ, такъ что гребныя шлюпки бороться съ нимъ не могутъ и, для съѣзда на берегъ, необходимо по этому сообразоваться съ приливами и отливами, и именно: съѣзжать на берегъ съ приливомъ, часа 2 послѣ малой воды, возвращаться съ берега съ отливомъ. Удобнѣе всего съѣзжать на берегъ на китайскихъ шампункахъ, которыя легки на греблѣ и хорошо идутъ подъ парусами. Небольшую шампунку можно нанять на цѣлый день за 3 рубля (въ 1901 году).

Съѣзжать на берегъ безъ лоцмана не совѣтуется, такъ какъ фарватеръ со стоянки А въ Татункоу очень извилистый и только мѣстные лодочники могутъ хорошо знать его.

Прикладной часъ на стоянкѣ А равенъ 9 час. 45 м.

Высота прилива { 20 фут. въ сизигіи и
12 фут. въ квадратуры.

Склоненіе компаса 6° W-ое (въ 1901 году), при годовомъ увеличеніи около 1'.

Въ самомъ устьѣ рѣки Ялу, у праваго ея берега, лежитъ низменный, весь поросшій камышемъ, почти затопляемый во время прилива, большой островъ Травяной, или Камышевый, длиною 5 миль и шириною 2 мили.

Между этимъ островомъ и правымъ берегомъ рѣки остается узкій и мелководный каналъ *), на правомъ берегу котораго и расположенъ городъ Татункоу или Дадунго.

---

*) Этотъ каналъ или протокъ носитъ тоже имя Татункоу, въ отливъ онъ почти осыхаетъ. Татункоу есть Китайскій городъ. *М. Клыковъ.*

Городъ *Татункоу*, насчитывающій около 1000 жителей, ведетъ обширную торговлю лѣсомъ, который пригоняется въ плотахъ съ верховьевъ рѣки.

Лѣсъ, преимущественно кедръ, сосна, дубъ и орѣхъ, сплавляется въ видѣ обтесанныхъ бревенъ, длиною въ 2 и 3 сажени и толщиною отъ 1 до 2 футъ, и штабелями этого лѣса буквально загромождены оба берега канала или протока Татункоу, на разстояніи по крайней мѣрѣ 2 верстъ. Отъ 100 до 200 большихъ джоновъ обыкновенно стоятъ въ этомъ каналѣ и грузятся лѣсомъ, который идетъ отсюда въ Инкоу, Чифу, Тяньцзинь и Портъ-Артуръ. Въ теченіи года, по свѣдѣніямъ мѣстной таможни, въ Татункоу приходятъ за лѣсомъ около 700 джоновъ. Едва ли это справедливо; ошибки не будетъ, если цифру эту увеличимъ вдвое.

Городъ расположенъ на сухомъ берегу, у подножія горы Кругловатой, до вершины которой отъ города 3 версты по направленію на NW. Къ SW-ту отъ города въ такомъ же разстояніи находится примѣтный горный мысъ Сяотсе, на вершинѣ котораго и теперь еще видны слѣды, нѣкогда здѣсь бывшей, небольшой батареи.

Пространство между городомъ, горою Кругловатою и мысомъ Сяотсе, представляетъ прекрасно обработанную площадь, сплошь покрытую полями преимущественно кукурузы. Между полями разбросаны одинокія фанзы или же небольшія хутора китайцевъ-земледѣльцевъ. Для поливки полей, изъ рѣки, отъ южнаго конца города, вплоть до горы Кругловатой, прорытъ широкій и глубокій каналъ, длиною около 2 верстъ.

Своими двумя улицами городъ тянется параллельно протоку Татункоу, приблизительно на версту. Улицы довольно широкія, чистыя (для китайскаго города) и имѣютъ канализацію: по бокамъ улицъ проложены толстыя деревянныя трубы, по которымъ во время прилива течетъ вода.

Торговля лѣсомъ составляетъ весь рессурсъ города, и все, что въ немъ живетъ, живетъ этой торговлей, съ которой связанъ постоянный приливъ и отливъ пришлаго элемента: сплавщиковъ, грузовщиковъ, матросовъ и чернорабочихъ.

Въ городѣ есть почтовая и телеграфная станціи. Почтовые тракты идутъ въ города: Дагушанъ, Инкоу и Саходзу (линія въ Корею). Грунтовыя дороги въ сухое время года хороши, но въ періодъ дождей почти непроходимы. Для проѣзжающихъ, на почтовой станціи имѣются 3 крытыя двуколки, въ которыя впрягаютъ по 3 мула. Плата за проѣздъ около $3^1/_2$ коп. съ лошади и версты, судя по тому, что за проѣздъ до города Саходза (45 верстъ) берутъ 5 рублей.

Для перевозки тяжестей сухимъ путемъ въ городѣ можно найти двухколесныя телѣги—арбы, въ которыя впрягаютъ 4 и 5 муловъ.

Что же касается перевозочныхъ средствъ для движенія по рѣкѣ, то добыть ихъ въ мирное время нѣтъ никакого затрудненія: сотни морскихъ джонокъ стоятъ въ Татункоу и снуютъ вверхъ и внизъ по рѣкѣ. На случай покупки джонокъ, цѣны на нихъ слѣдующія: самая большая джонка съ полнымъ вооруженіемъ стоитъ: новая 5000 руб., обыкновенная морская грузовая джонка 2000 р., а шампунка, поднимающая до 60 пудовъ груза, 50 рублей.

Если нанимать джонки на время, то суточная плата слѣдующая: за большую джонку 10 р., за шампунку 3 руб. (въ 1901 году).

Провизію за исключеніемъ хлѣба, можно достать, если заказать наканунѣ; цѣны на мясо и зелень немного ниже, чѣмъ въ Портѣ-Артурѣ.

Что же касается прѣсной воды, то, хотя городъ и стоитъ на рѣкѣ, но пользуются водой исключительно изъ колодцевъ, такъ какъ рѣчная вода, не только во время прилива, но и при полномъ отливѣ, соленая (во время прилива удѣльный вѣсъ ея 1.0015, во время отлива 1.002), и, кромѣ того, содержитъ массу механическихъ примѣсей (на стаканъ воды 0.33 грамма), такъ что непригодна даже для питанія котловъ.

Въ 45 верстахъ вверхъ по рѣкѣ отъ города Татункоу, на правомъ же берегу рѣки, находится городъ *Саходза*, расположенный у подошвы горы Путхуэйза, которая еще издали,

за много верстъ, замѣтна по своей формѣ, напоминающей крышу. Высота этой горы около 1300 футъ; восточный склонъ ея, обращенный къ рѣкѣ, покрытъ лиственнымъ дровянымъ лѣсомъ.

Городъ *Саходза*, принадлежащій провинціи Андусенъ, считаетъ около 2000 жителей; онъ расположенъ у самаго берега рѣки, на сухомъ песчаномъ мѣстѣ и имѣетъ весьма оживленный видъ (*).

Масса большихъ джонокъ стоитъ у него, ошвартовившись вплотную къ берегу или на якоряхъ. Городъ ведетъ обширную торговлю пищевыми продуктами (кукуруза, бобы, каолянъ и чумидза), которые доставляются сюда на джонкахъ изъ провинціи Тун-Хуа-Сянъ, а отсюда развозятся внизъ по рѣкѣ и далѣе моремъ—въ Портъ-Артуръ, Чифу и Тяньцзинь.

До города Саходза свободно поднимаются большія джонки съ осадкою до 9 футъ, но только при приливѣ, такъ какъ онъ дѣйствуетъ въ полной силѣ вплоть до города, причемъ высота сизигійнаго прилива, по словамъ мѣстныхъ жителей, достигаетъ у города до 12 футъ.

Во время прилива теченіе идетъ вверхъ по рѣкѣ со скоростію до 3 миль, а отливное обратно, со скоростію до $3^1/_2$ миль. Пользуясь этими теченіями большія джонки совершаютъ переходъ отъ Татункоу до Саходзы въ 2 прилива, и обратно въ 2 отлива.

Провизію за исключеніемъ хлѣба, въ городѣ тоже можно достать, если заказать наканунѣ; цѣны на мясо и овощи такія же, какъ и въ Татункоу. Что же касается прѣсной воды, то и здѣсь рѣчною водою не пользуются, а довольствуются лишь водою изъ колодцевъ.

Въ городѣ есть почтовая и телеграфная станціи. Почтовый трактъ идетъ только въ Татункоу и въ Ай-Джю-Чинъ или И-Джю-Чинъ — корейскій городъ, расположенный на лѣвомъ берегу рѣки Ялу, въ 15 верстахъ выше города Саходза.

(*) Городъ Саходза тоже Китайскій городъ. *М. Клыковъ.*

2.

Дополненіе къ описанію береговъ Квантунгскаго полуострова, изданному въ 1899 г.

По описнымъ журналамъ Гидрографической Экспедиціи Восточнаго океана 1899—1901 г.г. и Описанію маяковъ за 1902 г.

Къ 10-й страницѣ описанія береговъ Квантунскаго полуострова.

Маякъ Квантунгскій или Ліаутѣшанъ. На Квантунгскомъ полуостровѣ, на SW-й оконечности мыса *Ліаутѣшанъ*, съ 1893 г. стоитъ желѣзная цилиндрическая башня бѣлаго цвѣта, въ которой, на высотѣ 52 футъ отъ основанія и 315 футъ отъ моря, горитъ бѣлый огонь, показывающій каждыя 30 секундъ 2 проблеска. Огонь 1-го разряда Френелевскій, освѣщаетъ часть горизонта отъ NW 12° черезъ W и S до SO 77°; видимость его 20,4 мили. При маякѣ имѣется орудіе, изъ котораго въ туманное время, въ отвѣтъ на судовые туманные сигналы, производятся 3 выстрѣла съ промежутками въ 1 минуту. Выстрѣлы повторяются черезъ 15 минутъ, если сигналы съ судна не прекратятся.

Къ 14-й стр. того же описанія.

Бухта восточнѣе мыса Hudson point. Отдѣльно описанная въ 1899 г., бухта эта получила названіе *бухты Восьми кораблей*. По очертанію ея береговъ, она оказалась менѣе вдавшеюся въ берегъ, чѣмъ показано на планѣ ея описи крейсера «Забіяка» 1898 г.

Къ страницѣ 21-й тою же описанія.

Заливъ Cambrian Cove. При описи 1900 г. заливъ *Cambrian Cove* названъ *Кембрійской бухтой* или заливомъ Лахутанъ. Планъ его въ масштабѣ 100 саж. въ дюймѣ изданъ въ 1901 г. за № 574.

Къ стр. 22-й тою же описанія..

Мысы Reef point и Terminal head. Географическое положеніе этихъ мысовъ, какъ пунктовъ, болѣе выдающихся на юговосточномъ берегу Квантунгскаго полуострова, опредѣлено въ 1899 г. Подполковникомъ Жданко. Координаты мыса *Рифъ Пойнтъ* получились: широта N-я 39° 03′ 40″,9; долгота O-я отъ Гринвича 122° 04′ 00″,3; мыса же *Терминалъ*: 39° 09′ 07″,1 и 122° 10′ 05″,1, при этомъ на мысѣ Reef Point получена величина отклоненія стрѣлки къ W-ту 4° 50′.

Къ стр. 23-й тою же описанія.

Островъ Pe-hinga dao. Островъ этотъ при описи 1899 г. названъ *Хадао*. Надъ уровнемъ моря онъ возвышается на 140 футъ. У него опредѣлено склоненіе компаса 4° 58′ W-е.

Къ той же 23-й страницѣ.

Портъ Pitse-woa или Pitsu-wö. Офиціально нынѣ называется городъ **Бидзыво**.

Къ страницамъ 24 и 25-й того же описанія.

Островъ Hai-yun-tau (Хайюндао). На восточномъ берегу залива Торнтонъ (Thornton haven), находящагося на этомъ островѣ, въ 1899 г. Подполковникомъ Жданко опредѣленъ астрономическій пунктъ въ широтѣ 39° 02′ 18,″1 N-й и долготѣ 123° 09′ 42,″7 O-й отъ Гринвича; при этомъ опредѣлены: прикладной часъ 9ч 47м, высота сизигійнаго прилива 10 футъ, квадратурнаго 6 футъ и отклоненіе магнитной стрѣлки къ W-у 4° 57′.

Къ стр. 25-й того же описанія.

Подводный камень, лежащій какъ указано въ лоціи, въ 2¹/₄ мил. къ WSW-у отъ S-й оконечности острова Хайюндао, при описи 1899 г. названный камнемъ *Чинанчіоо*, оказался находящимся къ WNW-у отъ той же оконечности.

Къ той же 25-й страницѣ.

Островъ Wumatau или Iangtau. На картѣ Квантунгскаго полуострова, изданной въ 1900 г. за № 562, островъ этотъ имѣетъ названіе *Умадао* и высоту надъ моремъ 670 футъ. Его географическіе координаты по опредѣленію 1899 года: широта N-я 39° 15′ 09,″2, долгота O-я отъ Гринвича 123° 00′ 03,″2.

Къ страницамъ 26 и 27-й того же описанія.

Островъ Chang-zu-do, въ группѣ *Блондъ*, на картѣ за № 562 названъ островомъ *Чанцындао*, имѣющимъ высоту надъ моремъ 480 футъ. Въ журналѣ работъ по описи 1899 г. сказано, что при обслѣдованіи N-й бухты этого острова, оставшейся неосмотрѣнной крейсеромъ «Забіяка» въ 1898 г., обнаружены при входѣ въ бухту два рифа, представляющіе большую опасность для судовъ, идущихъ по сѣверную сторону острова Чанцындао.

1) Рифъ, идущій отъ *восточнаго* входнаго мыса Сѣверной бухты острова, оказался выдающимся на 150 саж.; осыхая почти весь въ малую воду, онъ оканчивается подводнымъ камнемъ. Общее направленіе рифа NO 31° (истинное); грунтъ на немъ камень, ракушка и песокъ.

2) Рифъ, идущій отъ *западнаго* входнаго мыса Сѣверной бухты острова, выдается на 246 саж. по истинному направленію NO 11°, имѣя грунтъ камень и ракушка. Глубины на рифѣ въ малую воду, начиная отъ конца мыса, слѣдующія: 6, 6, $6^1/_2$, 15 и 18 футъ, далѣе же 5 саж. и болѣе. Въ малую воду въ 135 саж. отъ мыса осыхаютъ 3 камня приблизительно на срединѣ длины рифа и по опредѣленію подполковника Жданко самый сѣверный изъ этихъ камней лежитъ въ широтѣ 39° 3′ 3,″5 N-й и долготѣ 122° 43′ 26,″5 O-й отъ Гринвича.

Остальные острова группы Блондъ при описи 1899 г. получили слѣдующія названія: *To-hau-do* названъ *Тахаудао*, *Siau-hau-do* названъ *Сяхаудао*, а *To-san-tau* и *Ta-lin-tau* общимъ именемъ *Талинда.*

Къ страницамъ 28—30-й того же описанія.

Группа Elliot (Эллiотъ). Острова этой группы при описи 1899 г. также измѣнены названіями и изъ нихъ: ост-

ровъ *Сяу-чангъ-шань-тау* на картѣ № 562 значится имѣющимъ наименованіе *Саучаншандао*, островъ *Baka-tau* наименованъ *Бачадао*, островъ *Та-чангъ-шань-тау* островомъ *Дачаншандао*, островъ *Сьэли* островомъ *Сылидао*, о-въ *Ха-сяй-тау* островомъ *Хасъяндао* и островъ *Кы-сянь-тау* значится подъ названіемъ *Кӧссиндао*, а затѣмъ, самый западный по лоціи островокъ *Куопи-тау* совсѣмъ незначится на картѣ № 562.

Изъ числа островокъ группы *Эллiотъ* астрономически опредѣлены при описи 1899 г. острова: Дачаншандао и Бачадао или Bakatau. Координаты перваго получились: широта N-я 39° 17′ 35,″5 и долгота O-я отъ Гринвича 122° 30′ 18,″4; наблюденія произведены на самой W-й оконечности острова Дачаншандао. Тутъ же опредѣлено было склоненіе компаса 4° 47′ W-е.

Согласно описи 1899 г. южный берегъ о-ва Дачаншандао не весь долженъ быть удобенъ для высадки, такъ какъ на картѣ № 562 показаны камни и мелкія глубины противъ середины острова, тамъ гдѣ низменный песчаный перешеекъ.

Къ стр. 32-й того же описанія.

Островъ Kwanglotau. Южная часть этого острова, имѣющаго на картѣ № 562, согласно описи 1899 г., наименованіе острова *Гуанлюдао*, по опредѣленію подполковника Жданко лежитъ въ широтѣ 39° 09′ 38,″7 N-й и долготѣ 122° 20′ 02,″4 O-й отъ Гринвича. Наивысшая точка острова: его SW-я возвышенность имѣетъ высоту надъ моремъ 820 футъ.

Къ страницамъ 40—46-й того же описанія.

Свѣдѣнія о заливѣ Таліенванъ. Отдѣльный планъ залива *Та-ліенъ-Ванъ* съ планомъ бухты *Одинъ*, въ масштабахъ:

залива—870 саж. въ дюймѣ, бухты—160 саж. въ дюймѣ, изданъ въ 1898 г. за № 512, но онъ составляетъ копію съ англійскаго плана № 2827 съемки 1860 года.

Къ страницѣ 45-й того же описанія.

Въ коммерческомъ портѣ, устраиваемомъ въ *городѣ Дальнемъ*, открыты докъ и Русско-Китайскій Банкъ, и сооружены: водопроводъ изъ бассейна рѣки Мэланхэ, чугунно-литейный заводъ Общества Китайско-Восточной желѣзной дороги и электрическая станція.

Къ страницамъ 47—51-й того же описанія.

Свѣдѣнія о портѣ Артуръ. Свѣдѣнія о портѣ Артуръ **и дополненія къ нимъ относятся къ планамъ: *входа въ портъ*, за № 591, масштаба 215 саж., и *мѣрной мили порта*, за № 578, масштаба 200 саж. въ дюймѣ. На планѣ № 591 помѣщенъ отдѣльный планъ самаго порта въ масштабѣ 100 саж. въ дюймѣ. Всѣ планы изданы въ 1902 г. по французскимъ и русскимъ гидрографическимъ работамъ за время съ 1881 г. по 1900 годъ.**

Къ страницѣ 48-й того же описанія.

Огни при входѣ въ портовый бассейнъ. **Входъ въ портовый бассейнъ освѣщается зеленымъ и краснымъ огнями.**

Къ той же 48-й страницѣ. На камнѣ *Лютинъ*, для заблаговременнаго распознованія его мѣста, поставленъ знакъ. Камень *Лютинъ* носитъ еще названіе *Му-шу-шау*.

Къ страницѣ 49-й того же описанія.

Дополнительныя свѣдѣнія **о входномъ створѣ подъ горою «Перепелокъ» и о входномъ маякѣ порта Артуръ.** *Створныя пирамиды створнаго входа* полосатыя, черно-бѣлыя, каменныя; изъ нихъ нижняя пирамида имѣетъ шестъ на вершинѣ. Створъ этихъ знаковъ по R. NW—SO 4° (истинный) ведетъ по срединѣ входной узкости.

Входный маякъ, именуемый *«Маякъ порта Артуръ»*, имѣетъ аппаратъ 6-го разряда Френеля. Башня маяка, сооруженная въ 1897 г., находится у юговосточной стороны стараго маяка, окрашеннаго черными и бѣлыми горизонтальными полосами; сама же башня бѣлаго цвѣта. Зданіе для сторожей и ограда тоже окрашены бѣлою краскою. Огонь маяка, съ высоты надъ основаніемъ 7 футъ и надъ уровнемъ моря 87 футъ, свѣтитъ *бѣлымъ* затмевающимся огнемъ каждыя 20 секундъ (свѣтъ 14 секундъ, затмѣніе 2 секунды, свѣтъ 2 секунды, затмѣніе 2 секунды) отъ SW 9° черезъ S до SO 59° и отъ SO 85° черезъ O до NO 36° и такого же характера *краснымъ* огнемъ отъ SW 9° къ западу до берега и отъ SO 59° до SO 85°. При маякѣ имѣется *орудіе для туманныхъ сигналовъ*, изъ котораго въ отвѣтъ на судовые туманные сигналы производятся три выстрѣла съ промежутками въ 1 минуту. Выстрѣлы повторяются черезъ 15 минутъ, если сигналы съ судна не прекратятся.

Къ страницѣ 49-й того же описанія.

Наблюденія надъ приливо-отливными теченіями въ портѣ Артуръ и опредѣленіе его географическихъ координатъ и магнитнаго въ немъ склоненія и наклоненія.

1. По произведенному наблюденію офицерами Гидрографической Экспедиціи Восточнаго Океана съ 25 по 27 Сентября 1901 г. въ 6 пунктахъ въ западномъ бассейнѣ *порта Артуръ* и при входѣ въ бассейнъ, оказалось, что въ дни между сизигіей и квадратурой, когда футштокъ въ порту показывалъ высоту прилива лишь 6 — 7 футъ, *приливное теченіе*, въ общемъ, достигало скорости 1 узла, а *отливное* $1^{1}/_{2}$ узла *).

Принимая во вниманіе, что въ дни сизигій высота прилива въ портѣ Артуръ бываетъ почти вдвое больше, достигая 12 футъ, Начальникъ сказанной Экспедиціи предполагаетъ, что тогда и скорость отливного теченія можетъ достигнуть 3-хъ узловъ.

2. По астрономическимъ наблюденіямъ Подполковника Жданко въ 1899 г., столбъ вблизи дома Начальника порта въ портѣ Артуръ опредѣленъ въ *широтѣ* N-й 38° 48″ 01,1″; *долгота* же O-я отъ Гринвича $\frac{121^\circ\ 15'\ 42'',8}{8^ч\ 5^м\ 2^с,85}$ получилась по тріангуляціи отъ астрономическаго пункта, опредѣленнаго англичанами на мысѣ *Тигровый хвостъ*.

3. *Склоненіе компаса* въ портѣ Артуръ въ томъ же 1899 году получилось 4° 25′,9 W-е, на 2° 22′ менѣе величины магнитнаго склоненія наблюденнаго во Владивостокѣ, что, по сравненію съ опредѣленіемъ склоненія во Владивостокѣ въ 1888 г., даетъ *годовое увеличеніе* W-го магнитнаго склоненія отъ 1′ до 2′.

---

*) *Среднiй уровень воды* въ портѣ Артуръ соотвѣтствуетъ 31 футу 6,2 дюймамъ дѣленія или отсчета на футштокѣ у сухаго дока, и на 15 футъ ниже черты, сдѣланной на каменномъ столбѣ крыльца портовой конторы. *М. Клыковъ.*

4. *Наклоненіе магнитной стрѣлки* въ портѣ Артуръ, опредѣленное въ 1899 г., оказалось 55° 36′.

Къ той же страницѣ 49-й.

Подробности о мѣрной линіи порта Артуръ. Основные створные знаки *мѣрной линіи порта Артуръ* находятся на западномъ берегу наружнаго рейда этого порта, на восточномъ склонѣ *Тигроваго* полуострова, въ разстояніи 2-хъ верстъ (1¹/₇ мили) на SW 31° отъ входнаго въ портъ маяка.

Знаки эти каменные, бѣлые, въ видѣ трехгранныхъ пирамидъ, стоятъ одинъ отъ другаго по R NO — SW 86° 06′ 38″ (истин.) и имѣютъ высоты: *верхній* знакъ — 245 футъ надъ уровнемъ моря и 20 футъ отъ основанія; *нижній* знакъ — 238 футъ надъ моремъ и 17 футъ отъ основанія; ихъ математической горизонтъ 18—17 миль.

Мѣрная линія эта устроена въ 1899 г. и ея направленіе въ другую сторону, *восточную*, бьетъ на середину острова Капъ или Кэпъ (Cap island), имѣющаго до 400 футъ высоты надъ моремъ и отъ W-та представляющаго собою круглый видъ.

На этой основной линіи, тремя парами створныхъ знаковъ образующихъ 3 поперечныя линіи, отбита мѣрная линія протяженіемъ 2 мили, при чемъ точки пересѣченія основной линіи поперечными линіями, обозначаемые на водѣ шестами съ голиками разструбами вмѣстѣ, по одной вѣхѣ въ каждой точкѣ, отстоятъ отъ передняго створнаго знака основной линіи въ 2.16, 3.16 и 4.16 миляхъ на SW 86° 06′ 38″, подраздѣля этимъ мѣрную линію на 2 мили.

Всѣ три пары поперечныхъ створныхъ знаковъ расположены на ближайшемъ берегу Квантунгскаго полуострова, къ N-у отъ основной линіи, и именно:

1) Знаки *западной* поперечной линіи, образующіе первый створъ, расположены на мысѣ *Плоскомъ*, близъ бойни, въ раз-

стоянiи 59 саж. одинъ отъ другаго, по R SO—NW 14°15′(истин.); оба они деревянные, бѣлые, съ черною вертикальною полосою и состоятъ изъ трехгранныхъ пирамидъ вышиною 3 саж. каждая, при чемъ стороны ихъ, обращенныя къ морю, обшиты досками; внутри же каждаго знака находится каменная пирамида вышиною 14 футъ.

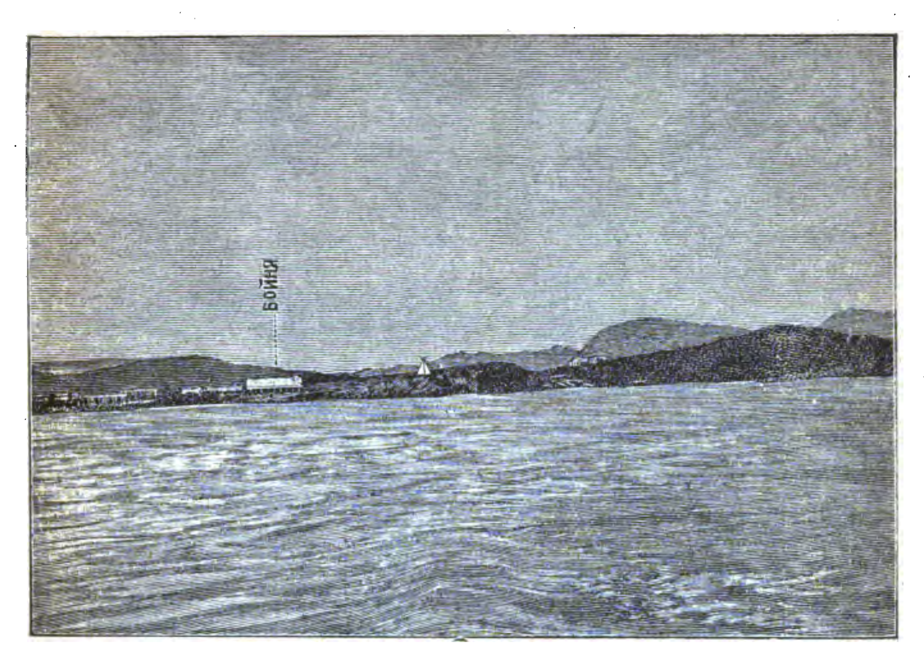
Верхнiй знакъ этой линiи, при высотѣ надъ уровнемъ моря 72-хъ футъ, имѣетъ горизонтъ 9,7 миль, нижнiй же знакъ, при высотѣ 47 футъ—7,9 миль.

2) Знаки *средней* поперечной линiи, образующiе второй створъ и подраздѣляющiе мѣрную линiю пополамъ, на двѣ отдѣльныя мили, сходны съ предыдущими и такой же высоты отъ основанiя, но отъ уровня моря *верхнiй* знакъ отстоитъ на 41 футъ, а *нижнiй* на 28 футъ при горизонтахъ: перваго 7,4 мили, второго 6,1 мили.

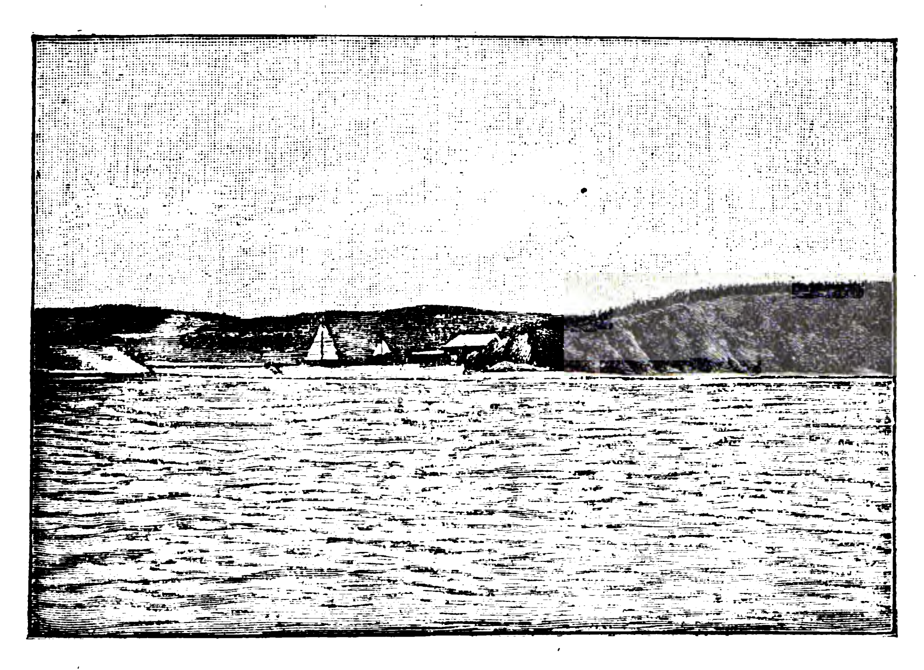
Оба знака стоятъ на низменномъ берегу небольшой бухты къ О-у отъ мыса Ляо-Люй-Шунъ, (онъ же Ляо-Мой-Шуй) въ разстоянiи одинъ отъ другого 78$^1/_2$ саж. по R SW—NO 10° 45′ (истин.).

3) Затѣмъ, знаки *восточной* поперечной линiи, образующiе третiй створъ, тоже сходны съ знаками перваго створа, кромѣ высоты ихъ надъ моремъ, которая для *верхняго* знака составляетъ 114 футъ, давая математическiй горизонтъ 12,3 мили, а для *нижняго* 98 футъ при такомъ же горизонтѣ въ 11,4 мили; расположены же оба эти знака на западномъ склонѣ высокаго мыса Та-чуэнъ, въ разстоянiи одинъ отъ другаго 80 саженъ и въ направленiи SO—NW 23° 45′ (истин.).

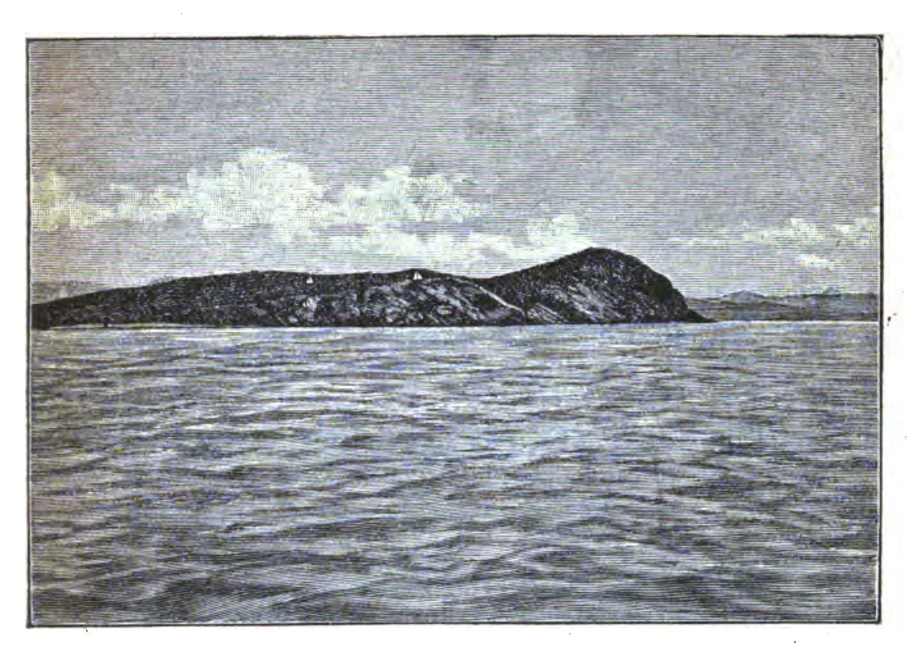
Вышеизложенныя свѣдѣнiя о мѣрной линiи относятся къ временному плану ея, изданному въ 1902 г. по работамъ экспедицiи Восточнаго океана 1899 г. и броненосца «Наваринъ» 1900 года, въ масштабѣ 200 саж. въ дюймѣ и за № каталога Главнаго Гидрографическаго Управленiя 578; виды же расположенiя створныхъ знаковъ, образующихъ поперечныя линiи, помѣщаются ниже сего.



Первый поперечный створъ мѣрной линіи порта Артуръ.



Второй поперечный створъ мѣрной линіи порта Артуръ.



Третій поперечный створъ мѣрной линіи порта Артуръ.

3.

Заливъ Liau-Tung или Ляо-Дунъ. Манчжурскій берегъ.

Замѣтки о рѣкѣ LIAU-HO или ЛЯО-ХО.

(Отъ устья до города Тунд-зян-коу).

На основаніи свѣдѣній Министерства Финансовъ, рекогносцировочнаго осмотра лейтенанта Чеглокова въ партіи подполковника Генке на пароходѣ Военнаго вѣдомства «Самсонъ» въ навигацію 1901 г. и съ англійской карты № 2894, коректированной по 1901 годъ.

Прибавленіе *къ описанію береговъ Квантунскаго полуострова изданія 1899 года и въ дополненіе свѣдѣній о рѣкѣ* **Ляо-хо,** *помѣщенныхъ въ англійской лоціи* «China Sea Directory, vol III, 1894 г.» *и на англійской картѣ* № 2894: (*Рѣка Ліау, отъ входа до* «Tien-chwang-tai», *включая портъ* «Newchwang» или Нючуанъ).

Рѣка Ляо-хо или **Ляо-хэ** беретъ начало въ крайней сѣверо-восточной провинціи собственнаго Китая, Чжили, въ высокой горной странѣ къ NO-ту отъ Пекина. Въ предѣлы Манчжуріи она вступаетъ нѣсколько западнѣе слитія съ притокомъ *Дунъ-ляо-хэ*. Здѣсь Ляо-хэ сначала течетъ къ SO-у на протяженіи 50 верстъ, а далѣе, дѣлая крутой изломъ, течетъ на SW, и этого послѣдняго направленія придерживается до самаго своего устья. По англійской лоціи все протяженіе этой рѣки состав-

ляетъ 650 миль (около 1140 верстъ). *Ляо-хэ* не имѣетъ дельты и выливается въ заливъ Ляо-Дунъ однимъ, довольно широкимъ русломъ. Благодаря медленному поднятію сѣверной береговой полосы этого залива, нижнее теченіе рѣки постепенно удлиняется.

Въ прежнее время у устья стоялъ городокъ «Ню-чжуань», впослѣдствіи же на его мѣсто всталъ, лежащій значительно ниже его по рѣкѣ, городокъ «Тянь-чжуань», а съ 1836 г. роль послѣдняго перешла къ рыбацкой деревни «Инъ-цзы», которая теперь значительный городъ и въ свою очередь отступила отъ моря уже болѣе чѣмъ на 15 верстъ.

Въ англійскихъ источникахъ городъ «Инъ-цзы» пишется «Yingtze», а якорная стоянка противъ него, «Yin-koa», представляетъ отличный, вполнѣ закрытый рейдъ съ глубинами отъ 5 до 10 саж. Рѣка Ляо-хэ доступна для плоскодонныхъ лодокъ до впаденія въ нее притока Данъ-хэ. По англійской лоціи предѣломъ плаванія такихъ лодокъ по рѣкѣ считается городъ Tie-ling въ 205 миляхъ отъ устья.

Инъ-цзы и *стоянка Инкоу*, представляя теперь единственный, открытый для иностранцевъ, портъ Манчжуріи, раскинулся по лѣвому берегу рѣки Ляо-хэ, близъ устья ея; численность его населенія въ 1891 году была до 60.000 человѣкъ. Кругомъ города разстилается однообразная голая равнина съ глинистою почвою.

Рѣка Ляо-хэ болѣе чѣмъ на 3 мѣсяца въ году бываетъ покрыта льдомъ и въ теченіи этого времени сообщеніе порта Инъ-цзы съ другими портами прекращается.

Въ среднемъ навигація закрывается во второй половинѣ ноября и первые пароходы приходятъ съ моря въ портъ около половины марта.

На барѣ *рѣки Ляо-хэ* колебаніе воды, кромѣ приливовъ и отливовъ зависитъ отъ вѣтровъ, которые весною и осенью днемъ дуютъ—сѣверные, лѣтомъ же наоборотъ, и такъ какъ днемъ въ лѣтнее время дуютъ южные вѣтры, наибольшіе приливы бываютъ тогда вечерніе. Въ мартѣ и ноябрѣ глубина на

барѣ во время *прилива* 16 футъ и какъ исключеніе бываетъ 12 футъ; лѣтомъ же бываетъ 20 и даже 21 футъ.

У города рѣка ширину имѣетъ около 3-хъ кабельтововъ съ приглубыми берегами (отъ 5 до 8 саж.). Ледъ на рейдѣ достигаетъ до 3 футъ толщины, а морозы достигаютъ до 20° Ц. Скорость теченія рѣки въ сизигіи достигаетъ до 4 миль, въ квадратуры же до 3 миль.

Плавучій маякъ, указывающій подходъ къ бару рѣки *Ляо-хэ*, стоитъ на 27 футахъ, въ 3 мил. къ W-у отъ входнаго бакана у бара, на которомъ въ *малую воду* глубина отъ 7 до 10 футъ, грунтъ же на немъ твердый песокъ, и такой же характеръ по обѣимъ сторонамъ фарватера имѣютъ осыхающіе въ малую воду отмели. Общее направленіе входнаго канала SSW и NNO и хотя по нему разставляются баканы, но проходить по нему безъ лоцмана не совѣтуется; лоцмана же крейсеруютъ мористѣе плавучаго маяка, за исключеніемъ очень дурныхъ погодъ, когда они укрываются въ рѣку, за баръ.

Въ ночное время на маякѣ горитъ проблесковый (каждые 30 минутъ проблескъ) бѣлый огонь, усматриваемый съ судна за 11 миль, а въ туманное время подаются съ него горномъ сигналы (звукъ черезъ каждые 10 секундъ).

Отъ входнаго бакана у бара до перваго берегового знака (мачта съ подпорами и съ бочкой на вершинѣ—на О-мъ, первомъ съ моря, мысѣ) плаваніе составляетъ 7 миль, а до Европейскаго поселенія въ городѣ — 16 миль. Такъ какъ часть канала ниже сказаннаго знака и самъ баръ рѣки подвержены перемѣнамъ, то совѣтуется имѣть въ виду, что карта устья рѣки Ляо-хэ (изданія англійскаго адмиралтейства) не можетъ считаться вѣрнымъ путеводителемъ и во всякомъ случаѣ при плаваніи въ устьѣ рѣки требуется употребленіе лотовъ.

Что же касается до подхода къ устью Ляо-хэ съ моря, въ ясную погоду указателемъ можетъ служить въ ночное время только плавучій маякъ, выставляемый передъ баромъ на время навигаціи, а въ дневное время, кромѣ его, можетъ служить

береговой хребетъ, протянувшейся къ SO-у отъ маяка вдоль восточнаго берега залива и котораго вершины, постепенно увеличивающіеся въ высоту съ удаленіемъ отъ берега, достигаютъ къ OSO-у отъ маяка и къ O-у отъ возвышеннаго и обрубистаго мыса *Kaechu-point* (съ развалинами башни и строеніями на немъ), до 850 футъ (вершина Sharp cone). Въ туманное же время, въ виду низменнаго и далеко отмелаго характера береговъ залива Liau-tung (Ляо-Дунъ) около бара рѣки *Ляо-хэ*, единственнымъ указателемъ при подходѣ къ ея устью могутъ служить только лоты, и въ тѣхъ случаяхъ, когда точно неизвѣстно состояніе прилива, достигающаго тутъ до 12 футъ, глубина 6—5 саж. считается предѣльной, далѣе которой къ берегу не должно доходить, и даже когда состояніе прилива выяснено, все же, пока погода достаточно не прояснится или пока не прибудетъ на судно лоцманъ, не слѣдуетъ переходить за черту 4-хъ саженной глубины.

Въ городѣ нынѣ показывается со зданія таможни, помощію шара, среднее мѣстное время.

Городъ Инъ-цзы соединенъ нынѣ Китайской желѣзной дорогой съ Пекиномъ черезъ Тяньдзинъ, и Русскими желѣзными дорогами—съ портомъ Артуръ непосредственно, съ Владивостокомъ черезъ Мукденъ, и съ Сибирью черезъ Харбинъ, Цицикаръ и Хайларъ на Читу.

Перейдя баръ *рѣки Ляо-хэ*, естественно въ большую воду, которая подъ вліяніемъ приливовъ поднимается здѣсь отъ 7 до 12 футъ дважды въ сутки, судно даже большой осадки безпрепятственно достигнетъ рейда Инкоа и мѣстами даже будетъ имѣть глубину 8 и болѣе саженъ. Относительно же плаванія по *рѣкѣ Ляо-хэ* выше Инъ-цзы, лейтенантъ Чоглоковъ, производившій рекогносцировочное обслѣдованіе рѣки съ іюня по сентябрь 1901 года на пароходѣ Военнаго вѣдомства «Самсонъ», въ партіи подполковника Генеральнаго Штаба Генке, ведя непрерывный промѣръ нашелъ, что глубины въ рѣкѣ рѣзко мѣняются; мѣняется также и разница уровней отъ приливовъ и отливовъ, а послѣ разлива, бывшаго въ августѣ (по новому стилю), появились на рѣкѣ новые острова и мели, и наоборотъ, нѣкоторыя бывшія мели исчезли. Благо-

даря сильному разливу 1901 года районъ вліянія морскихъ приливовъ, заходящихъ съ моря въ рѣку, также тогда уменьшился; до разлива же онъ достигалъ 136 верстъ отъ устья, т. е. доходилъ до мѣста сліянія рѣки Ляо-хэ съ ея притокомъ Хунь-хэ, считая за предѣлъ вліянія прилива перемѣну теченія рѣки, т. е. гдѣ оно, хотя не долго, но идетъ снизу вверхъ.

Разливъ 1901 г. обусловился особымъ обиліемъ дождей и онъ былъ на столько великъ, что было дней 10, когда даже на рейдѣ Инкоа суда не поворачивались на приливъ.

Обслѣдованіе рѣки Ляо-хэ на протяженіи 680 верстъ вверхъ отъ Инъ-цзы до города Тунд-зян-коу въ шир. 42° 36′ 24″ N-й, долготѣ 123° 37′ 55″ O-й отъ Гринвича (при чемъ было астрономически опредѣлено 38 пунктовъ и по засѣчкамъ 12), вполнѣ показало, что *типъ паровыхъ судовъ*, способныхъ совершать плаваніе по рѣкѣ выше Инъ-цзы по возможно большему району ея, на предметъ охраны поселеній и плавающихъ по рѣкѣ китайскихъ джоновъ отъ набѣговъ хунгузовъ, долженъ быть—*пароходъ съ заднимъ колесомъ* и минимальною осадкою 2—$2^1/_2$ фута, и все же во время самыхъ низкихъ водъ нельзя ручаться, чтобы и этого типа суда могли подниматься выше пристани *Ляо-та-фанъ* въ широтѣ 41° $37^1/_3$′ N-й, выше города Санчахэ на 50 миль; до города же *Санчахэ*, въ широтѣ 40° 59′ 48″ N, во всякомъ случаѣ плаваніе для нихъ будетъ возможно.

До города *Мукдена* (онъ же *Шеньянъ*) въ шир. 41° $46^1/_2$′ N-й, хранителя гробницъ нынѣ царствующей въ Китаѣ династіи, пароходъ «Самсонъ» доходилъ въ 1901 г. безпрепятственно, входя для этого въ притокъ Хунуху, на которомъ расположенъ Мукденъ. Доходилъ онъ также безпрепятственно и до города *Тьелинъ*, пристанью котораго служитъ мѣстечко *Мафынюу*, на рѣкѣ Ляохэ, въ шир. 42° 20′ 42″ N-й.

Мукденъ, Тьелинъ и еще значительный городъ *Ляоянъ*, всѣ находятся на рѣчкахъ, составляющихъ лѣвые притоки рѣки Ляо-хэ. Изъ числа перекатовъ рѣки одинъ изъ нихъ опредѣленъ въ шир. 41° 29′ N. Изъ четырехъ величинъ *склоненія компаса*, опредѣленныхъ лейтенантомъ Чеглоковымъ на пространствѣ между городами Инъ-цзы и Тунд-зян-коу, средняя величина можетъ быть принята 5° W-е.
